

DERWENT-ACC-NO: 2000-025870

DERWENT-WEEK: 200456

COPYRIGHT 2006 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Drive unit with position detection, e.g. for motor
vehicle window lifting mechanisms

INVENTOR: ANSCHICKS, R

PATENT-ASSIGNEE: MANNESMANN VDO AG[MANS] , SIEMENS AG[SIEI]

PRIORITY-DATA: 1998DE-1025888 (June 10, 1998)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	
MAIN-IPC				
DE 59909990 G	August 26, 2004	N/A	000	E05F
015/16				
EP 964126 A2	December 15, 1999	G	004	E05F
015/16				
DE 19825888 A1	December 16, 1999	N/A	000	H02K
007/116				
EP 964126 B1	July 21, 2004	G	000	E05F
015/16				

DESIGNATED-STATES: AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LT LU LV MC MK
NL PT RO SE SI DE FR GB

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
DE 59909990G	N/A	1999DE-0509990	March 25, 1999
DE 59909990G	N/A	1999EP-0105978	March 25, 1999
DE 59909990G	Based on	EP 964126	N/A
EP 964126A2	N/A	1999EP-0105978	March 25, 1999
DE 19825888A1	N/A	1998DE-1025888	June 10, 1998
EP 964126B1	N/A	1999EP-0105978	March 25, 1999

INT-CL (IPC): E05F015/16, H02K007/116

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 964126A

BASIC-ABSTRACT:

NOVELTY - The drive unit has an electric motor (12) with a worm (24) mounted on its drive shaft (20) that drives a worm wheel (18) on a driven shaft (16) whose position is detected by sensors (34,36). One of at least two contactless position sensors interacts with a transducer element rotating at the rate of the motor shaft. The other sensor interacts with a transducer element rotating at the rate of the driven shaft.

USE - E.g. for motor vehicle window lifting mechanisms.

ADVANTAGE - The drive unit operates without wear.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a schematic sectional

representation of a drive unit.

motor 12

driven shaft 16

worm wheel 18

drive shaft 20

worm 24

position sensors 34,36

CHOSEN-DRAWING: Dwg.2/2

TITLE-TERMS: DRIVE UNIT POSITION DETECT MOTOR VEHICLE WINDOW LIFT MECHANISM

DERWENT-CLASS: Q47 X22

EPI-CODES: X22-H02;

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N2000-019459



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 964 126 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
15.12.1999 Patentblatt 1999/50

(51) Int. Cl.⁶: **E05F 15/16**

(21) Anmeldenummer: 99105978.3

(22) Anmeldetag: 25.03.1999

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Anschicks, Rolf
35510 Butzbach (DE)

(74) Vertreter:
Klein, Thomas, Dipl.-Ing.
Kruppstrasse 105
60388 Frankfurt (DE)

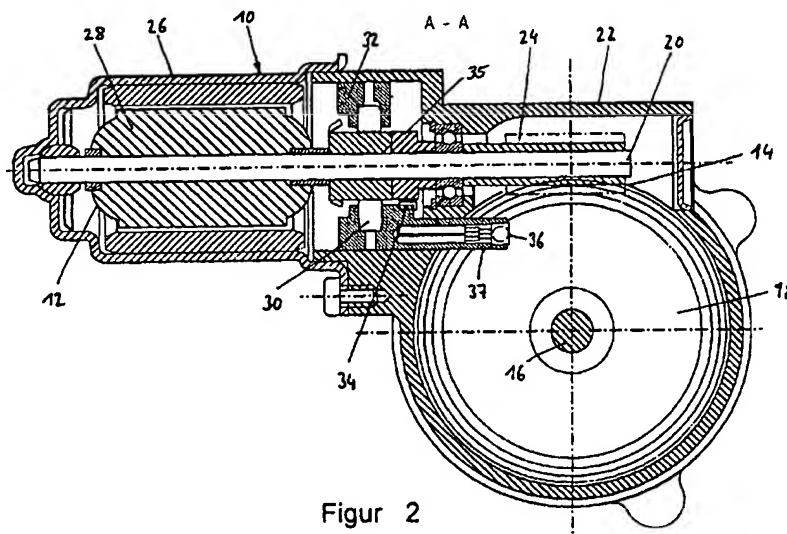
(30) Priorität: 10.06.1998 DE 19825888

(71) Anmelder:
Mannesmann VDO Aktiengesellschaft
60388 Frankfurt am Main (DE)

(54) **Antriebseinheit mit Positionserfassung**

(57) Eine Antriebseinheit (10) dient beispielsweise zur Betätigung von Stellelementen in Fahrzeugen und besitzt einen Elektromotor (12), auf dessen Motorwelle (20) eine ein Schneckenrad (18) antreibende Schnecke (24) angeordnet ist. Dabei ist oftmals eine Erfassung der Absolutstellung der Abtriebswelle (16) erforderlich. Die bisher üblichen Potentiometer sind verschleißbehaftet und führen über die Lebensdauer der Antriebseinheit (10) zu Nachteilen. Zur Vermeidung dieser

Nachteile wird vorgeschlagen, wenigstens zwei berührungslos arbeitende Positionssensoren (34, 36) vorzusehen. Ein erster Sensor wirkt mit einem Geberelement an der Abtriebswelle 20 und ein zweiter Sensor (36) mit einem Geberelement (38), das mit Abtriebswellendrehzahl rotiert, zusammen. Durch Verknüpfung der Sensordaten kann die Absolutstellung der Abtriebswelle (16) exakt ermittelt werden.



Figur 2

EP 0 964 126 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung befaßt sich mit einer Antriebseinheit mit einem Elektromotor, auf dessen Motorwelle eine Schnecke angeordnet ist, die ein Schneckenrad auf einer Abtriebswelle antreibt, deren Stellung sensordisch erfaßbar ist.

[0002] Derartige Antriebseinheiten lassen sich beispielsweise im Fahrzeugbereich als Fensterheber, zur Sitzverstellung, zur Verstellung von Klappen in Klimaanlage, Drosselklappen oder sonstigen Anwendungen einsetzen. Bei diesen Anwendungen ist es gewünscht, die momentane Position des Schneckenrades zu kennen und bestimmte Ausgangspositionen bei der Inbetriebnahme der Antriebseinheit ansteuern zu können. Die bisher übliche Positionserfassung der Abtriebswelle mittels Potentiometern ist jedoch verschleißbehaftet, die über die Lebensdauer der Antriebseinheit zu Ungenauigkeiten bei der Stellungserfassung oder sogar zum Ausfall führen können.

[0003] Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, eine Antriebseinheit zu schaffen, die verschleißfrei arbeitet.

[0004] Erfindungsgemäß wird die Aufgabe dadurch gelöst, daß bei einer Antriebseinheit der eingangs beschriebenen Art wenigstens zwei berührungslos arbeitende Positionssensoren vorgesehen sind, von denen einer mit wenigstens einem mit Motorwellendrehzahl rotierenden Geberelement und der andere mit wenigstens einem mit Abtriebswellendrehzahl rotierenden Geberelement zusammenwirkt.

[0005] Änderungen der Position des Schneckenrades werden bei der erfindungsgemäßen Antriebseinheit nicht mehr über die Veränderung eines Potentiometerwiderstandes, sondern durch Zählen der Impulse der Positionssensoren ermittelt. Da Schneckengetriebe mit sehr großen Übersetzungsverhältnissen arbeiten, rotiert die Motorwelle mit einer vielfachen Drehzahl der Abtriebswelle. Sind beiden Positionssensoren gleiche Anzahlen von Geberelementen zugeordnet, erzeugt der Positionssensor an der Motorwelle ein dem Übersetzungsverhältnis entsprechendes Vielfaches von Signalen im Verhältnis zu dem Positionssensor an der Abtriebswelle. Dies bedeutet, daß zwei aufeinanderfolgend erfaßte Impulse an der Motorwelle einer relativ kleinen Drehwinkeländerung der Abtriebswelle entsprechen.

[0006] Vorzugsweise ermittelt eine Auswerteinrichtung aus den Signalen der beiden Positionssensoren die Absolutstellung der Motor- und der Abtriebswelle. Dies kann beispielsweise dann erfolgen, wenn beim Anfahren der Antriebseinheit nach einem Spannungsausfall die Antriebseinheit automatisch zurückgesetzt wird, bis der Positionssensor der Abtriebswelle das vorbeilaufende Geberelement erfaßt und dieses Signal mit dem Positionssignal des Positionssensors an der Motorwelle verglichen wird.

[0007] Vorzugsweise ist wenigstens ein Geberelement ein Magnet und der zugehörige Positionssensor

ein Hallsensor. Grundsätzlich ist auch der Einsatz anderer berührungsloser Sensoren, wie zum Beispiel Induktivgeber oder optisch arbeitende Sensoren, denkbar.

[0008] Das mit Abtriebswellendrehzahl rotierende Geberelement kann seitlich an dem Schneckenrad sitzen, wo es wenig Bauraum benötigt und beispielsweise mit Hilfe eines an einem Vorsprung sitzenden Positionssensors erfaßbar ist. Bei einer bevorzugt parallelen Lage des Vorsprungs zur Schneckenradebene lassen sich das Geberelement am Schneckenrad und der zugehörige Positionssensor platzsparend in an sich bekannten Antriebseinheiten unterbringen.

[0009] Das mit Motorwellendrehzahl rotierende Geberelement ist zweckmäßigerweise auf dem Außenumfang der Motorwelle angeordnet.

[0010] Eine besonders einfache Anordnung mit Montagevorteilen insbesondere bei der Verkabelung der Positionssensoren ergibt sich, wenn beide Positionssensoren an einem einzigen Bauelement angebracht sind, das ein entsprechend angepaßtes Bauelement einer an sich bekannten Antriebseinheit sein kann, zum Beispiel der Halter für die Bürsten des Motors.

[0011] Nachfolgend wird anhand der beigefügten Zeichnungen näher auf ein Ausführungsbeispiel der Erfindung eingegangen. Es zeigen:

Figur 1 einen Schnitt einer Antriebseinheit mit Schneckengetriebe;

Figur 2 einen Querschnitt der Antriebseinheit nach Figur 1 längs der Linie A-A.

[0012] In den Figuren 1 und 2 ist eine Antriebseinheit 10 dargestellt, die im wesentlichen aus einem elektrischen Antrieb 12 und einer Schneckengetriebestufe 14 mit einer Abtriebswelle 16 besteht. Die Abtriebswelle 16, auf der ein Schneckenrad 18 sitzt, und die Abtriebswelle 20 des elektrischen Motors 12 sind in einem Getriebegehäuse 22 gelagert. Auf der Abtriebswelle 20 sitzt eine Schnecke 24, die mit dem Schneckenrad 18 in Eingriff steht.

[0013] Der Elektromotor 12 ist in einem Motorgehäuse 26 angeordnet, das an das Getriebegehäuse 22 angeflanscht ist. Die Stromversorgung des Rotors 28 des Elektromotors 12 erfolgt in üblicher Weise über Bürsten 30, die in einem Halter 32 im Flanschbereich des Getriebegehäuses 22 angeordnet sind. In dem Halter 32 sitzt ein erster Hallsensor 34, der mit einem mit der Abtriebswelle 20 rotierenden Magneten 35 zusammenwirkt, und ein zweiter Hallsensor 36, der mit einem an der Flanke des Schneckenrades 18 angeordneten Magneten 38 zusammenwirkt. Der zweite Hallsensor 36 sitzt an einem Vorsprung 37, der parallel zwischen der Gehäusewand des Getriebegehäuses 22 und dem Schneckenrad 18 in die Nähe der Umlaufbahn des Magneten 38 ragt. Über den Umfang der Abtriebswelle 20 und den Umkreis an der Flanke des Schneckenra-

des 18 können mehrere Magnete angeordnet sein, so daß die Hallsensoren 34, 36 pro Umdrehung der Antriebswelle 20 beziehungsweise Abtriebswelle 16 mehrere Impulse erzeugen. Statt der Hallsensoren können auch andere berührungslos arbeitende Sensoren vorgesehen sein, beispielsweise induktiv oder optisch arbeitende Sensoren.

[0014] Da sowohl die Bürsten 30 als auch die Hallsensoren 34, 36 an dem Halter 32 montiert sind, kann der Anschluß des Antriebselements 10 beispielsweise an die Bordelektronik eines Kraftfahrzeugs über eine einzige Steckverbindung am Halter 32 erfolgen.

[0015] Die berührungslos arbeitenden Hallsensoren 34, 36 funktionieren über die gesamte Lebensdauer des Antriebselements 10 verschleißfrei, wobei die Ausgangssignale der beiden Hallsensoren 34, 36 von einer Elektronik (nicht gezeigt) ausgewertet werden. Durch eine geeignete Verknüpfung der Ausgangssignale der Hallsensoren 34, 36 ist eine momentane Positionsbestimmung und auch die Bestimmung einer Ausgangsposition möglich, die beispielsweise nach einem Spannungsausfall zur Neuinitialisierung des Systems angefahren wird.

[0016] Die Antriebseinheit 10 läßt sich beispielsweise im Fahrzeugbereich bei Fensterhebern, zur Sitzverstellung, zur Verstellung von Klappen bei Klimaanlage oder Drosselklappen sowie sonstigen Anwendungen einsetzen. Das Einsatzgebiet der Antriebseinheit ist jedoch nicht auf Fahrzeuge beschränkt.

Bezugszeichenliste:

[0017]

10	Antriebseinheit
12	elektrischer Antrieb (Elektromotor)
14	Schneckengetriebebestufe
16	Abtriebswelle
18	Schneckenrad
20	Antriebswelle
22	Getriebegehäuse
24	Schnecke
26	Motorgehäuse
28	Rotor
30	Bürsten
32	Halter
34	Hallsensor (Positionssensor)
35	Rotierender Magnet
36	Hallsensor (Positionssensor)
37	Vorsprung
38	Magnet (Geberelement)

Patentansprüche

1. Antriebseinheit mit einem Elektromotor (12), auf dessen Motorwelle (20) eine Schnecke (24) angeordnet ist, die ein Schneckenrad (18) auf einer Abtriebswelle (16) antreibt, dessen Stellung senso-

risch erfaßbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens zwei berührungslos arbeitende Positionssensoren (34, 36) vorgesehen sind, von denen einer mit wenigstens einem mit Motorwellendrehzahl rotierenden Geberelement und der andere mit wenigstens einem mit Abtriebswellendrehzahl rotierenden Geberelement (38) zusammenwirkt.

2. Antriebseinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß eine Auswerteinrichtung aus den Signalen der beiden Positionssensoren (34, 36) die Absolutstellung der Motor- (20) und der Abtriebswelle (16) ermittelt.

3. Antriebseinheit nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Geberelement (38) ein Magnet und der zugehörige Positionssensor (34, 36) ein Hallsensor ist.

4. Antriebseinheit nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das mit Abtriebswellendrehzahl rotierende Geberelement (38) seitlich an dem Schneckenrad (18) sitzt.

5. Antriebseinheit nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Positionssensor (36) des an dem Schneckenrad (18) angeordneten Geberelements (38) an einem Vorsprung (37) sitzt.

6. Antriebseinheit nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Vorsprung (37) parallel zur Schneckenradebene liegt.

7. Antriebseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das mit Motorwellendrehzahl rotierende Geberelement auf dem Außenumfang der Motorwelle (20) angeordnet ist.

8. Antriebseinheit nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß beide Positionssensoren (34, 36) an einem Halteelement (32) angebracht sind.

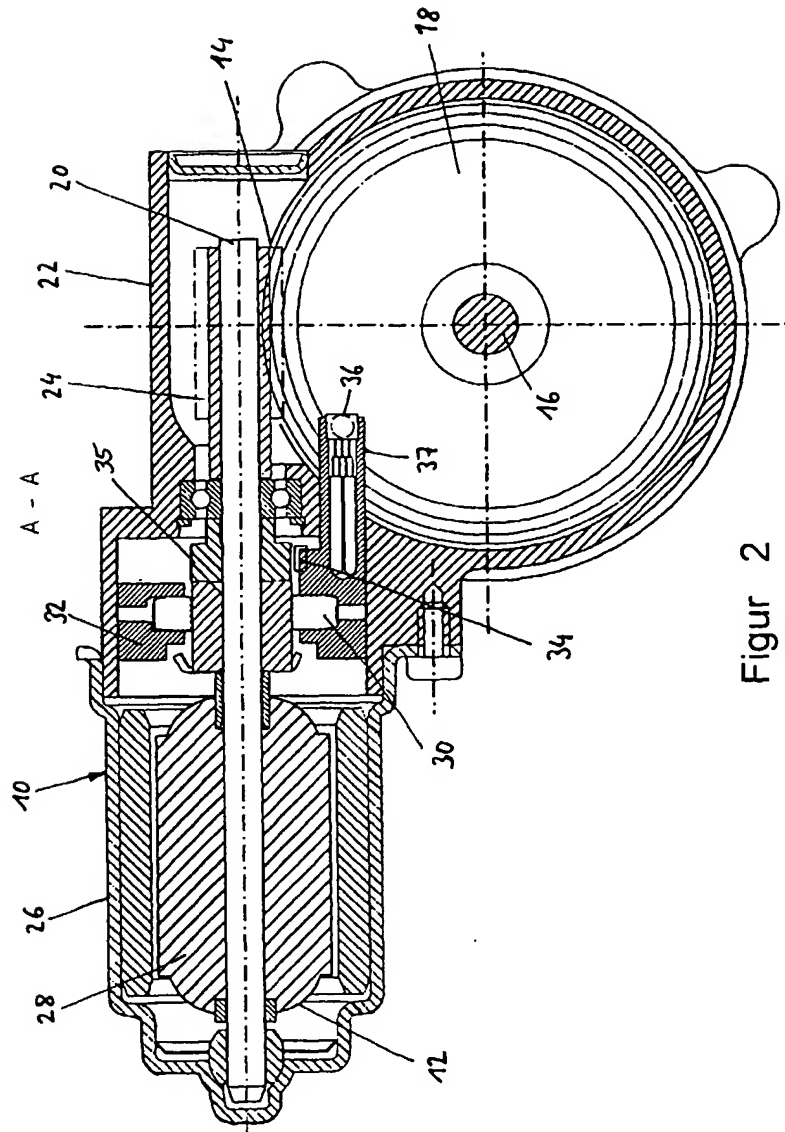


Figure 2

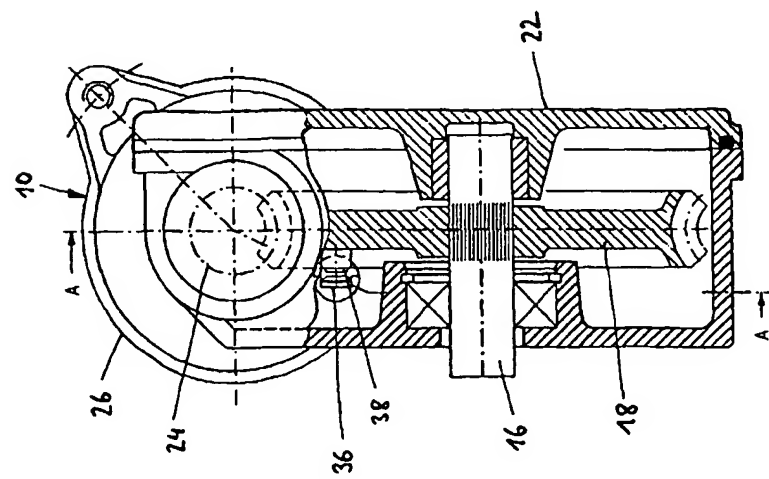


Figure 1